

Datum	Ab-fahrt	An-kunft	Ent-fer-nung	Dauer	Zahl der Aufenthalte			Dauer der Aufenthalte	
					vorher bestimmte	nothwendige	verschiedene Zwischenfälle	für Verproviantirung und Frühstück	unabhängig vom Wagen
	Std.	Std.	km	Std.				Std.	Min.
Dritte Route									
6. August	0 ⁰⁰	10 ⁵¹	15,5	1 ²³	1	—	—	3	—
	11 ⁰¹	1 ²⁸	11,5	2 ²²	1	—	1	11	11 ⁷ (i)
	1 ³⁴	2 ³²	14,5	0 ⁵⁸	1	—	—	14	—
	2 ⁴⁶	3 ³⁵	10	0 ⁴⁹	1	—	1(e)	11	0 ²
	3 ⁴⁶	5 ⁴⁴	15	1 ⁵⁰	1	—	3(f)	—	—
			60,5	7 ²⁰					
10. August	8 ⁰⁸	10 ⁰⁸	15,5	1 ¹⁰	1	—	—	0 ¹²	—
	10 ²⁰	11 ²⁸	11,5	1 ⁰³	1	—	1(g)	1 ⁰⁶ (h)	—
	12 ⁵⁹	2	14,5	1 ⁰⁷	1	—	—	0 ¹⁵	—
	2 ¹⁵	3 ⁰⁸	10	0 ⁴⁸	1	—	—	0 ¹⁰	—
	3 ¹⁸	4 ³²	15	1 ¹⁹	1	—	—	—	—
			60,5	5 ²⁷					

In der Tabelle bedeutet: a) Frühstückspause, b) infolge Einschlagen eines falschen Weges eine Verzögerung von 8 Minuten, c) einen Aufenthalt von 3 Minuten in Coeur-Volant zum Wiederhochbringen der Kesselspannung und 3 Minuten in der Nähe von Rocquen-court zum Anziehen einer Kette, d) Stockung von Wagen, e) 2 Minuten durch einen Umweg in der Fahrtrlinie, f) 20 Minuten Aufenthalt zum Instandsetzen der Stopfbüchse eines der Cylinder und zum Wiederanspannen der Kette, g) auf der Höhe des Bois Saint-Robert 2 1/2 Minuten Aufenthalt, um das Feuer zu schüren und den Druck zu erhöhen, h) Frühstückspause und Verproviantirung, i) einen Aufenthalt von 1 Stunde 17 Minuten bei Chalet Léopold zum Frühstück und Wiederverproviantirung bei Cernay.

Die feststehenden Ausgaben pro Tag sind für diesen Wagen die folgenden:
 Bei einem Preis des Wagens von 17 600 M und einem Zinsfuß von 6 % betragen unter der Annahme von 300 Arbeitstagen im Jahr die täglichen Zinsen 3,50 M
 Für Amortisation, Unterhaltung und Reparatur sind zu rechnen 8,80 "
 An Gehältern für Kondukteure und Heizer ebenfalls 8,80 "
 Für Beleuchtung, Schmierung etc. 2,30 "
 zusammen also 23,40 M
 Allgemeine Kosten 10 % 2,30 "
 Macht täglich 25,70 M

Hierzu kommen wieder die mit der Belastung sich ändernden Kosten für den Verbrauch an Wasser und Kohle. Dieselben betragen bei 1/3 Belastung 13,18, bei 2/3 Belastung 14,17 und bei voller Belastung 15,17 M, sodafs sich der tägliche Gesamtpreis entsprechend auf 38,88 bzw. 39,87 bzw. 40,87 M stellt.

Der zweite Personenwagen von Scotte (No. 3) war ebenso wie der unter II beschriebene Wagen von Dion & Bouton dazu bestimmt, einen Anhängewagen zu ziehen. Er selbst konnte 11 Passagiere aufnehmen, der Anhängewagen 15. In letzterem war außerdem noch eine besondere Abtheilung für Frachtstücke vorgesehen. Das Handgepäck konnte auf dem Verdeck des Wagens innerhalb einer Galerie untergebracht werden. Auf gutem Wege kann der Wagen eine Geschwindigkeit von 12 km in der Stunde erreichen, welche auf starken Steigungen bis zu 6 km sinkt. Der Gesamtpreis beträgt 20 800 M, wovon 17 600 M auf den Maschinenwagen und 3 200 M auf den Anhängewagen kommen. Der Maschinenwagen ist vollkommen analog dem Omnibus No. 1. Der Anhängewagen enthält in der Mitte

den geschlossenen Wagenkasten für die Passagiere, vorn den Abtheil für die Frachtgüter, hinten eine Plattform. Die Belastung vertheilt sich auf die verschiedenen Achsen in der Weise, wie es die nachstehende kleine Tabelle zeigt:

	Maschinenwagen			Rollwagen			insgesamt für den Zug
	Vorderräder	Hinterräder	zusammen	Vorderräder	Hinterräder	zusammen	
	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg
Leergewicht	2370	1980	4350	830	800	1630	5980
Bei der Fahrt:							
Wasser	650						
Kohle	120						
Maschinist	70						
Heizer	70						
Verschiedenes	40						
Kuppelung	70						
Nutzlast	—	1200	1200	600	700	1300	2500
Gesammtgewicht	2620	3880	6500	1400	1600	3000	9500

Das Verhältnifs der Nutzlast zum Todtgewicht ist mithin gleich $\frac{2500}{7000} = 0,357$, das Verhältnifs der Nutzlast zum Gesammtgewicht gleich $\frac{2500}{9500} = 0,263$.

Die Mafse der Räder sind die folgenden:

- beim Maschinenwagen:
 - äußerer Durchmesser der Vorderräder . . . 770 mm
 - „ „ der Hinterräder . . . 900 "
 - Breite der Radkränze bei den Vorderrädern . . . 75 "
 - „ „ Hinterrädern . . . 110 "
 - Spurweite der Vorderräder 1600 "
 - „ „ Hinterräder 1750 "
- beim Anhängewagen:
 - äußerer Durchmesser der Vorderräder . . . 800 mm
 - „ „ Hinterräder . . . 900 "
 - Radkranzbreite der Vorderräder 55 "
 - „ „ Hinterräder 55 "
 - Spurweite der Vorder- und Hinterräder . . . 1540 "

Die Räder sind wie diejenigen bei den früheren Wagen aus Holz mit metallener Nabe hergestellt. Die Breite des Maschinenwagens ist insgesamt 1,75 m, seine Länge 5,40 m. Vom Kessel, der Maschine und dem Kohlenbehälter werden 1,60 m, durch die Sitze für Kondukteur und Heizer usw. 0,75, durch die Sitzplätze für die Passagiere im Inneren 2,20 m und durch die Plattform 0,85 m der Länge eingenommen. Der Anhängewagen hat eine Gesamtlänge von 4,75 m, und zwar kommen davon auf den Abtheil für das Gepäck 1,15 m, auf die inneren Personensitze 2,45 und auf die Plattform 1,15 m. Der Maschinenwagen ist mit zwei Bremsen versehen, einer Bandbremse auf der Uebertragungswelle und einer gewöhnlichen Radbremse, deren Kissen auf die Hinterräder wirken. Eine Sperrvorrichtung verhütet das Zurückrollen des Wagens auf Abhängen. Der Anhängewagen ist in üblicher Weise ebenfalls mit einer Bremse versehen.

Der Motor hat dieselbe Konstruktion wie derjenige des erst beschriebenen Wagens von Scotte. Die beiden Cylinder haben aber einen Durchmesser von 115 mm und eine Länge von 120 mm. Bei 400 Umdrehungen in der Minute leistet die Maschine 16 Pferde. Das Gewicht der Maschine beträgt 300 kg.

Der Kessel ist von demselben Typus wie der Kessel des erst beschriebenen Wagens von Scotte. Sein Gewicht beträgt 500 kg. Er vermag 60 l Wasser aufzunehmen, ist auf 12 Atm. geprüft und hat eine Rostfläche von 0,15 qm. Die Transmissions-Organe und Steuer-Vorrichtungen usw. sind dieselben wie bei der Maschine No. 1 von Scotte.

Die Probefahrten haben nach den Aufzeichnungen